



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

A-138/11

NIB ÅRSRAPPORT 2010

Statens haverikommission

SVERIGE

Innehållsförteckning

1	INTRODUKTION	1
1.1	Lagar.....	1
1.2	Roll och uppgift.....	1
1.3	Organisation.....	2
2	UTREDNINGSPROCESSEN	2
2.1	Ärenden som ska undersökas.....	2
2.2	Myndigheter som samverkar i utredningarna.....	2
2.3	Utredningsarbetet	3
3	UTREDNINGAR	3
3.1	Avslutade utredningar 2010.....	3
3.2	Utredningar färdigställda och påbörjade 2007-2010.....	3
3.3	Utredningar påbörjade 2008-2010 men inte färdigställda.....	5
3.5	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2009	6
3.6	Kommentarer och presentation eller orsak till utredningarna	9
3.7	Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren.....	9
4	REKOMMENDATIONER.....	9
4.1	Översikt och presentation av rekommendationer.....	9
4.2	Rekommendationer 2010	9
	BILAGOR 1-4	

1 INTRODUKTION

1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. Verksamheten regleras av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission.

1.2 Roll och uppgift

Statens haverikommission (SHK) inrättades den 1 juli 1978 med uppgift att undersöka allvarliga civila och militära flygolyckor. En översyn av SHK:s verksamhet ledde fram till att SHK fr.o.m. den 1 juli 1982 fick utredningsansvaret för alla olyckor och tillbud inom den civila luftfarten.

Fr.o.m. den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:104, bet. 1989/90:TU 23, rskr. 1989/90:265) utökades SHK:s uppgifter. SHK fick då också ansvaret för att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom sjöfarten, spårbunden trafik och annan verksamhet.

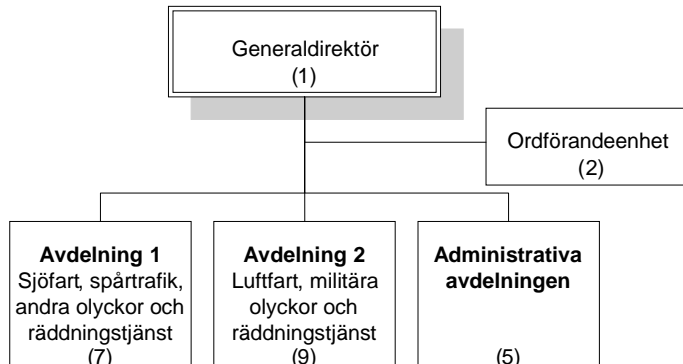
Fr.o.m. den 1 april 2006 (prop. 2005/06:12 bet. 2005/06:TU7, rskr 2005/06:143) inskränktes SHK:s uppgifter något. SHK skall endast undersöka allvarliga olyckor och tillbud till sådana olyckor som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, om en sådan undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Om händelsen berör ett svenskt luftfartyg men händelsen inträffat utomlands skall en undersökning göras endast, om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

Fr.o.m. den 1 juli 2007 (prop. 2006/07:45, 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199) utökades SHK:s uppgifter på området spårbunden trafik. Sådana olyckor skall undersökas om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro. Transportstyrelsen utreder inte längre några olyckor på området spårbunden trafik enligt den nya lagstiftningen och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning.

Syftet med SHK:s undersökningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt.
- ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

1.3 Organisation



SHK:s organisation (Antal anställda).

2 UTREDNINGSPROCESSEN

2.1 Ärenden som ska undersökas

SHK undersöker olyckor och allvarliga tillbud inom spårbunden trafik sedan 1990. Transportstyrelsen är säkerhets- och tillsynsmyndighet.

SHK undersöker händelser som har inträffat i Sverige.

En olycka rörande spårtrafik (järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift) orsakad av kollision mellan spårfordon, urspårning, eller annan händelse med betydelse för säkerheten ska undersökas om

- minst en person har omkommit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade,
- spårfordon, spåranslagningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått skador för minst två miljoner euro, eller

Ett tillbud till en olycka ska undersökas om

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranslagningar m.m., eller
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

2.2 Myndigheter som samverkar i utredningarna

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt undersökningen.

2.3 Utredningsarbetet

SHK ska så långt det är möjligt försöka klargöra såväl händelseförlopp och orsak till en händelse som skador och effekter i övrigt. I SHK:s uppdrag ingår också att ge underlag för en bedömning av räddningstjänstinsatsen vid en olycka. Vid behov ska SHK genom rekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet underlag för beslut om lämpliga åtgärder.

I SHK:s arbete ingår inte att ta ställning i ansvars- eller skadestandsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

Vid en undersökning ska SHK enligt gällande bestämmelser alltid bestå av minst en ordförande och en utredningschef.

Med tanke på den spännvidd av händelser som kan komma ifråga för en haveriutredning, behöver SHK ibland anlita externa experter som med sina respektive specialkunskaper arbetar åt kommissionen vid faktainsamling och analys. För de vanligast förekommande undersökningarna har SHK avtal med experter på olika områden. För den som förordnas som expert gäller att vederbörande, oavsett var han/hon är anställd, enbart företräder sig själv och i rollen som expert bidrar med sin sakkunskap.

I slutet av faktainsamlingsfasen håller SHK ett haverisammanträde där man presenterar alla de fakta som man funnit. Alla som är berörda av händelsen, intressenterna, inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackförbund brukar bjudas in.

3 UTREDNINGAR

3.1 Avslutade utredningar 2010

Typ av olycka	Antal olyckor	Antal offer		Skador i € (uppskattning)	Trend i relation till föregående år (ökning i %)
		Omkomna	Allvarligt skadade		
Kollision					
Urspårning	1			430 000	
Brand	2			IU	
Tillbud	1			0	

3.2 Utredningar färdigställda och påbörjade 2007-2010

Grund för undersökning:

i = I enlighet med Järnvägssäkerhetsdirektivet,

ii = Enligt nationell lagstiftning (möjliga områden som är undantagna i art 2, §2,

iii = Frivilliga undersökningar – andra kriterier (Nationella lagar utan hänvisning i Järnvägssäkerhetsdirektivet).

Utredningar färdigställda 2007

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund	Färdigställd
2005-02-28	Tillbud till kollision mellan SJ tåg 186 och 181 i Gårdsjö, O län, 2005-02-28	i	2007-03-15
2005-02-28	Olycka med tåg 5525 i Ledsgård, N län, 2005-02-28	i	2007-07-02

Utredningar färdigställda 2008

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund	Färdigställd
2006-03-29	Kollision mellan resandetåg 8789 och urspårad godsvagn i godståg 49302 Linköping-Vikingstad, E län, 2006-03-29	i	2008-07-21
2007-10-19	Tillbud till kollision tågen 67373 och 3743 mellan Stenungsund och Ytterby, O län, 2007-10-19	i	2008-10-08
2007-12-13	Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil och rst 2513 på Esplanaden i Sundbyberg, AB län, 2007-12-13	i	2008-12-19
2008-01-16	Tillbud till kollision med otillåten rörelse på sträckan Alby-Ångebyn, Y län, den 16 januari 2008	i	2008-12-18

Utredningar färdigställda 2009

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund	Färdigställd
2007-08-07	Tillbud till kollision mellan tågen 90161 och 52517 på Stockholms Central, AB län, den 7 augusti 2007	i	2009-03-17
2006-09-26	Olycka vid växling i Hallsberg, T-län, den 26 september 2006	iii	2009-03-24
2008-04-11	Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil med släp och resandetåg 3763 på sträckan Stora Höga-Kode, O län, den 11 april 2008	i	2009-03-31
2008-06-09	Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 3539 på Bryngenäs station, O län, den 9 juni 2008	i	2009-05-13
2008-06-09	Kollisionstillbud mellan resandetåg 7343 och godståg 9450 på sträckan Borås-Värnamo, O län, 2008-06-09	i	2009-06-09
2006-01-19	Tillbud till kollision med tåg 2510 i Västerhaninge, AB län, den 19 januari 2006	i	2009-06-25
2008-06-17	Tillbud till kollision mellan tåg 7081 och vagnuttagning 76910 vid Klockarbäckens linjeplats på sträckan Umeå - Brännland, AC län, den 17 juni 2008	i	2009-10-06
2008-07-29	Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 10093 på Torneträsk station, Norrbottens län, den 29 juli 2008	i	2009-12-03
2008-12-21	Urspårning med vagnuttagning 73664 på Kimstads station, Östergötlands län, den 21 december 2008	i	2009-12-15
2005-05-16	Brand i tunneltåg vid Rinkeby station, AB län, den 16 maj 2005	i	2009-12-22
2007-07-26	Urspårning med tåg 412 på Gnesta station, Södermanlands län, den 26 juli 2007	i	2009-12-22

Utredningar färdigställda 2010

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund	Färdigställd
2007-07-20	Brand i spårriktare SPR 3208B, på sträckan Bäckefors - Ed, O län, den 20 juli 2007	i	2010-01-27
2007-11-24	Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Z län, den 24 november 2007	i	2010-03-31
2007-08-05	Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, AB län, den 5 augusti 2007	i	2010-10-25
2008-06-04	Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro – Upplands Väsby, AB län, den 4 juni 2008	i	2010-12-21

3.3 Utredningar påbörjade 2009-2010 men inte färdigställda

Utredningar påbörjade 2009

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund
2009-05-02	Otillåten rörelse Östavall	i

Utredningar påbörjade 2010

Händelsedatum	Titel	Juridisk grund
2010-02-01	Olycka vid arbete i spårläggning Lingham	i
2010-03-13	Tillbud till kollision Skutskär södra	i
2010-06-04	Påkörningsolycka Karlberg	i
2010-09-12	Kollision X2000 och grävlaster Kimstad	i
2010-09-15	Plankorsningsolycka Stenungssund	iii
2010-11-17	Tillbud till personolycka Skavstaby	i

3.5 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2010



RJ 2010:01

Brand i spårriktare SPR 3208B, på sträckan Bäckefors - Ed, O län, den 20 juli 2007

Den 20 juli 2007 kl. 11:10 inträffade en brand i en spårriktare på sträckan mellan Bäckefors och Ed.

En fordonskombination bestående av arbetsmaskiner transporterades som en vagnuttagning för transport mellan Trollhättan och Korsjö för att senare transporteras vidare till Norge.

Fordonskombinationen bestod av en plog, PLB 4080, en dynamisk spårstabilisator, DSS 4604, och en spårriktare SPR 3208B som var sammankopplade och hade varsin förare. I ett uppförslut upptäcktes rök från spårriktaren fyra kilometer från Bäckefors. Vid Tingvala ca två kilometer norr om Bäckefors station stannades vagnuttagningen och personal sprang till spårriktaren för att undersöka saken samtidigt som lågor slog ut från spårriktaren.

Spårriktaren hade vid tillfället en kvitteringslampa för larm indikerande. Felet var anmält men inte åtgärdat och fanns inte upptaget i maskinjournalen trots att felet funnits under flera år. Inget larm fanns på maskinen för detektering av brand.

Några veckor före händelsen hade ett spridarrör bytts på motorn. Bytet skedde i spårmiljö av maskinoperatör enligt Scantias instruktion förutom att muttern inte drogs med föreskrivet moment.

Det finns inget som förhindrar att den egna personalen på arbetsmaskinerna utför underhåll och reparationer på egen hand. Vidare finns inget uppföljningssystem där reparationer eller underhåll granskas eller går igenom av maskinansvarig inom Banverket.

RJ 2010:02

Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Z län, den 24 november 2007



Den 24 november 2007 kl. 14:35 inträffade en brand i en spårarbetsmaskin utanför stationen i Grötingen.

Arbetsmaskinen, DSS 1866B, gick överksam i transport i ett godståg och skulle transporteras från Vännäs till Ånge med avfärd kl. 10:00. Efter 250 km fick föraren av tåget se rök från en av vagnarna bak i tågsättet utanför stationsområdet till Grötingen. Föraren konstaterade att rökutvecklingen kom från DSS 1866B.

tion. En annan bakomliggande orsak till händelsen var att det i trafiksäkerhetsinstruktionen inte fanns regler för hur ett muntligt starttillstånd skulle lämnas.

SHK har inte kunnat fastställa orsaken till att spårledningen inte var ansluten eftersom dokumentation över ombyggnaden saknas i SL:s arkiv. Det faktum att anläggningen togs i bruk utan att spårledningen var ansluten visar dock tydligt att SL vid tiden saknade ett tillräckligt täckande system för att garantera att anläggningar som togs i bruk hade avsedd funktion. Att felet inte upptäcktes innan händelsen inträffade indikerar att besiktnings- och uppföljningssystemet inte var heltäckande.

RJ 2010:04

Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro – Upplands Väsby, AB län, den 4 juni 2008



Onsdagen den 4 juni 2008 kl. 08:53 spårade resandetåg 814 ur med första lokets första axel på sträckan mellan Rotebro och Upplands Väsby. Främst i tågsättet gick ett lok, därefter 10 vagnar och sist gick ytterligare ett lok.

Tågsättet hade tidigare under dagen framförts ett flertal gånger på sträckan mellan Stockholm och Uppsala och den tidigare föraren hade uppmärksammat att loket hade slag i hjul. Föraren undersökte hjulen både i Uppsala och i Stockholm utan att hitta någon felaktighet. Den tidigare föraren hade även rapporterat om felet till driftledningen.

När föraren på tåg 814 körde från Stockholm mot Uppsala uppmärksammade föraren vibrationer och slagljud från loket. Föraren gjorde ett retardationsprov i Solna och då förändrades slagljuden så att de likade "vanliga" slag i hjul. När tåget sedan passerade Rotebro började loket skaka och vibrera mycket och strax därefter hörde föraren en kraftig smäll under loket och efter några sekunder hörde föraren en ny kraftig smäll. Föraren nödbromsade tåget som stannade ca 1 109 meter efter att föraren inledde nödbromsningen.

Den direkta orsaken till olyckan var att hjulringen på den första axelns vänstra hjul brast på grund av utmattning och fläktes loss vilket medförde att loket spårade ur. SHK har inte kunnat fastlägga vad som har initierat utmattningsbrottet.

Bakomliggande orsak till att hjulringen fläktes loss var att anordningen för att hålla hjulringen på plats om den brast inte hade avsedd funktion.

En annan bakomliggande orsak till att hjulringen brast var brister i erfarenhetsåterföringen från tidigare händelser med brustna hjulringar. Hade erfarenhetsåterföringen varit mer systematisk och föranlett analyser av bakomliggande orsaker, skulle åtgärder i form av utförligare kontroller vid slag i hjul kunnat ha vidtagits. Detta kunde ha minskat sannolikheten för att hjulringar hade fått gå med sprickor som växt okontrollerat.

Ytterligare bakomliggande orsak till urspårningen var att driftstödet inte hade tillräckliga instruktioner och rutiner hur de skulle agera vid rapporter om allvarliga slag i hjul.

3.6 Kommentarer och presentation eller orsak till utredningarna

3.7 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Spårtrafik utredningar 2007-2010

Utredningar olyckor / tillbud		2007	2008	2009	2010	-	TOT
Allvariga olyckor (Art 19, 1 + 2)	Kollision				1		1
	Kollision med ett hinder		1				1
	Urspårning	1	1				2
	Plankorsningsolycka				1		1
	Personolycka pga. tåg i rörelse				2		2
	Brand i rullande materiel						
	Omfattande farligt gods						
	Brand	2					2
	Tillbud	4	6	1	2		13
TOTAL		7	8	1	6		22

4 REKOMMENDATIONER

4.1 Översikt och presentation av rekommendationer

4.2 Rekommendationer 2010

Se bilaga 1-4.

Datum och tidpunkt:	2007-07-20		
Plats:	Bäckefors - Ed		
Typ av händelse:	Brand i spårriktare		
Typ av tåg och tågnr:	SPR 3208B, DSS 4604, PLB 4080 (Banverket Produktion Maskin)		
Vägfordon:			
		Ombordvarande	I vägfordonet
Ombordvarande:	Personal:	3	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Totalskada på SPR 3208B		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Nedbrunnen kontaktledning		
Andra skador:	Inga		
Sammanfattning:	Se avsnitt 3.4		
Utgivning slutrapport:	2010-01-27		
Rekommendation RJ 2010:01 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att se över behovet av certifiering av personal för underhåll och reparationer.		
Rekommendation RJ 2010:01 R2	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse hur Infranord säkerställer att dokumentation sker för maskiners funktion och ritningsuppföljningar vid ombyggnation eller andra förändringar.		
Rekommendation RJ 2010:01 R3	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord ser över hur maskinfunktionen ska säkerställas vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskiner.		
Rekommendation RJ 2010:01 R4	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord säkerställer hur reparationshistorik ska upprätthållas för årlig uppföljning, maskingodkännande och besiktning.		
Rekommendation RJ 2010:01 R5	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord ser över säkerhetsstyrningssystemet för utbildning av personal och rutiner för överlämnande av maskiner mellan personalen.		



Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Brand i spårriktare SPR 3208B, Bäckefors - Ed, 2007-07-20 och brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, Grötingen, 2007-11-24.

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapporterna

- RJ 2010:01, Brand i spårriktare SPR 3208B på sträckan Bäckefors - Ed, Ö län, den 20 juli 2007 och
- RJ 2010:02 Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Z län, den 24 november 2007.

I nämnda rapporter rekommenderas Transportstyrelsen att:

- se över behovet av certifiering av personal för underhåll och reparationer (RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4),
- tillse hur Infranord säkerställer att dokumentation sker för maskiners funktion och ritningsuppföljningar vid ombyggnation eller andra förändringar (RJ 2010:01 R2 och RJ 2010:02 R1),
- tillse att Infranord ser över hur maskinfunktionen ska säkerställas vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskiner (RJ 2010:01 R3),
- tillse att Infranord vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskinindivider säkerställer att risk- och konsekvensanalys utförs (RJ 2010:02 R2).
- tillse att Infranord säkerställer hur reparationshistorik ska upprätthållas för årlig uppföljning, maskingodkännande och besiktning (RJ 2010:01 R4 och RJ 2010:02 R3),
- tillse att Infranord ser över säkerhetsstyrningssystemet för utbildning av personal och rutiner för överlämnande av maskiner mellan personalen (RJ 2010:01 R5 och RJ 2010:02 R5).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2010:01 och RJ 2010:02

Transportstyrelsen har tillskrivit Infranord AB (dåvarande Banverket Produktion som bolagiserades 2010-01-01), med anledning av rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R5. Infranord AB återkom med brevsvaret på genomförda åtgärder och inlämnade styrande dokumentation.

Transportstyrelsen väljer att besvara rekommendationerna i rapport RJ 2010:01 och RJ 2010:02 i samma brev eftersom rekommendationerna i bägge rapporterna är identiska. SHK har i rekommendation RJ 2010:02 R5 korrigerat *Banverket* till *Infranord*.

Rekommendation RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4

När det gäller underhåll av fordon så har Kommissionen genom direktivet (2008/110/EG) om ändring av säkerhetsdirektivet (2004/57/EG) infört artikel 14a gällande underhållsansvarig enhet (Entity in Charge of Maintenance, ECM). Artikel 14a uttrycker att varje järnvägsfordon, inberäknat arbetsfordon, ska ha en underhållsansvarig enhet utsedd, som även registreras i det nationella fordonsregistret (National Vehicle Register, NRV). Den underhållsansvariga enheten ska sörja för att de fordon som enheten ansvarar för underhålls enligt ett system för underhåll d.v.s. att fordonet med jämna intervall kommer till verkstad för kontroll och reparation och att fordonen vårdas i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och andra gällande krav, inklusive underhållsregler och de Europeiska regelverken om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD).

För godsvagnar är kravet att varje enhet som ansvarar för underhållet även ska certifieras. Kommissionen har gett Europeiska järnvägsbyrån (ERA) uppdraget att lämna förslag på certifieringssystem till Kommissionen senast den 1 juli 2010. Kommissionen ska senast 24 december 2010 fatta beslut om kraven på ECM, vilka då införlivas i svensk lagstiftning.

Transportstyrelsen gör bedömningen att verkstadspersonal som utför underhållsåtgärder inte behöver personcertifieras men att ECM ansvarar för att underhållsåtgärder med betydelse för säkerheten utförs enligt föreskrivet krav utav personal med utbildning och kompetens för arbetsuppgiften. Kravet på ECM för arbetsfordon planeras att vara införlivat i lagstiftningen senast 2018.

Transportstyrelsen har för närvarande inte intentionen att ta fram nationella krav om certifiering av verkstadspersonal som utför arbeten på fordon med betydelse för säkerheten. Det skulle vara konkurrenshämmande och generera svårigheter vid gränsöverskridande trafik att i Sverige kräva certifiering av personal som utför underhåll på fordon som ska rulla i Sverige. Som exempel kan ges viss persontrafik över Öresundsbron, där fordonen används både i Sverige och i Danmark men där fordonsunderhållet sköts i Danmark. Ansvaret för underhålls-

åtgärderna vilar på respektive järnvägsföretag som enligt Järnvägslagen (2004:519) har tillstånd att bedriva järnvägstrafik i Sverige.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4 är uppfyllda.

Rekommendation RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5

Infranord AB har efter de bägge fordonsbränderna vid två tillfällen ansökt och beviljats licens och säkerhetsintyg för järnvägsföretag enligt järnvägslagen (2004:519). Dels vid sammanslagningen av Banverket Produktion och dåvarande Banverket Industridivisionen samt dels vid bolagiseringen av dåvarande Banverket Produktion till Infranord AB.

Infranord AB har skickat dokumentation till tillsynsmyndigheten som visar på styrning av de brister som framgår i rapporterna. Transportstyrelsen gör bedömningen att den dokumenterade styrningen lever upp till kravet på en god säkerhetsstyrning.

Rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R3 och RJ 2010:02 R1-R2 har även koppling mot Järnvägstyrelsen föreskrifter (JvSFS 2006:1) *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* Enligt bestämmelserna ska en väsentlig modernisering eller ombyggnad, som har säkerhetspåverkan, av ett arbetsfordon godkännas av myndigheten innan fordonet åter får tas i bruk. Transportstyrelsen kontrollerar i processen bland annat att dokumentation/ritningar har uppdaterats och att maskinfunktionen är testad och säkerställd. Dessutom ska en riskanalys ha utförts.

Transportstyrelsen har planerat att under 2010 genomföra en säkerhetsrevision vid Infranord AB. Vid tillsynen kommer bland annat att ingå kontroll av kompetens och utbildning av personal med arbetsuppgifter att bedöma det trafiksäkerhetsmässiga tillståndet hos fordon i enligt med Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) *om utbildning*.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5 är uppfyllda.

Med vänlig hälsning



Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

Datum och tidpunkt:	2007-11-24		
Plats:	Grötingen		
Typ av händelse:	Brand i spårarbetsmaskin		
Typ av tåg och tågnr:	DSS 1866B (Banverket Produktion Maskin)		
Vägfordon:			
		Ombordvarande	I vägfordonet
Ombordvarande:	Personal:	3	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Totalskada		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Avbrunnen kontaktledning		
Andra skador:	Inga		
Sammanfattning:	Se avsnitt 3.4		
Utgivning slutrapport:	2010-03-31		
Rekommendation RJ 2010:01 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord säkerställer att maskiners funktion och ritningsuppföljningar vid ombyggnation eller andra förändringar dokumenteras.		
Rekommendation RJ 2010:02 R2	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskinindivider säkerställer att risk- och konsekvensanalys utförs.		
Rekommendation RJ 2010:03 R3	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Infranord säkerställer reparationshistorik inför årlig uppföljning, maskingodkännande och besiktning.		
Rekommendation RJ 2010:04 R4	Transportstyrelsen rekommenderas att överväga att införa ett system för certifiering av auktoriserad personal för underhåll och reparationer.		
Rekommendation RJ 2010:05 R5	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Banverket ser över sitt säkerhetsstyrningssystem med utbildning av personal och rutiner samt dokumentation medföljande maskinindivider vid överlämnande personalen emellan.		

Se bilaga 1 för Transportstyrelsens rekommendationssvar.

Datum och tidpunkt:	2007-08-05		
Plats:	Stationen Stockholm östra		
Typ av händelse:	Tillbud till kollision		
Typ av tåg och tågnr:	Motorvagnståg X10p, Motorvagn X4P 37		
Vägfordon:		Ombordvarande	I vägfordonet
Ombordvarande:	Personal:	3	
	Passagerare:	IU	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Smärre skador på motorvagn X4P 37		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Påkörd spårspärr		
Andra skador:	Inga		
Sammanfattning:	Se avsnitt 3.4		
Utgivning slutrapport:	2010-10-25		
Rekommendation RJ 2010:03 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att i samband med tillståndsgivning och revision av infrastrukturförvaltare kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att säkerhetskritisk utrustning uppfyller de krav på säker funktion som kan ställas.		
Rekommendation RJ 2010:03 R2	Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra en revision av hur kraven på arkivering av dokumentation av dels personalens behörighet och dels genomförda besiktningar följs.		
Rekommendation RJ 2010:03 R3	Transportstyrelsen rekommenderas att utreda förutsättningarna för att införa ett behörighetsregister (liknande registret över förarbevis) för samtligt personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för att underlätta övergång mellan olika verksamhetsutövare.		
Rekommendation RJ 2010:03 R4	Transportstyrelsen rekommenderas att i samband med godkännandet av trafiksäkerhetsinstruktioner kontrollera att det finns tydliga regler för hur säkerhetskritisk kommunikation ska utföras för att undvika missförstånd.		

Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, 2007-08-05.

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission mottagit rapport RJ 2010:03 tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, AB län, den 5 augusti 2007.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- i samband med tillståndsgivning och revision av infrastrukturförvaltare kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att säkerhetskritisk utrustning uppfyller de krav på säker funktion som kan ställas (RJ 2010:03 R1),
- genomföra en revision av hur kraven på arkivering av dokumentation av dels personalens behörighet och dels genomförda besiktningar följs (RJ 2010:03 R2),
- utreda förutsättningarna för att införa ett behörighetsregister (liknande registret över förarbevis) för samtlig personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för att underlätta övergång mellan olika verksamhetsutövare (RJ 2010:03 R3),
- i samband med godkännande av trafiksäkerhetsinstruktioner kontrollera att det finns tydliga regler för hur säkerhetskritisk kommunikation ska utföras för att undvika missförstånd (RJ 2010:03 R4).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2010:03***Rekommendation RJ 2010:03 R1***

Enligt bestämmelserna i BV-FS 1997:2 om besiktning och underhåll av spåranläggning så ansvarar infrastrukturförvaltaren för att ibruktagandebesiktning utförs innan en nybyggd, ombyggd eller del av spåranläggning tas i bruk. Enligt 7 § ansvarar infrastrukturförvaltaren för att det finns bestämmelser för besiktning och underhåll.

I tillståndsprövningen granskar Transportstyrelsen att infrastrukturförvaltaren har ett system för ibruktagandebesiktning samt även har ett system för avvikelshantering under förvaltandet av infrastrukturanläggningen och dess säkerhetskritiska utrustning. Myndigheten utför inte någon granskning av teknisk säkerhetsstyrning vid ansökan om säkerhetstillstånd.

Teknisk säkerhetsstyrning fångas upp i processen om godkännande av delsystem inom järnväg enligt föreskrifterna (JvSFS 2010:116). Enligt bestämmelserna ska verksamhetsutövaren vid en förändring i komponenter och delsystem inför tillsynsmyndigheten bevisa att:

- Ett nytt delsystem är minst lika säkert som det delsystem som idag används på motsvarande sätt.
- Ett fel i en enskild komponent inte orsakar att resande, personal, materiel eller miljö skadas allvarligt.
- Fordon, trafikstyrningssystem och infrastruktur minst är lika säkra efter modifiering som före.

Transportstyrelsen har olika bedömningsgrunder beroende på systemets tekniska och säkerhetsmässiga omfattning. Detta får då en indirekt påverkan på vad Transportstyrelsen ställer för krav på dokumentation av systemets säkerhet. Transportstyrelsen begär mer underlag vid godkännande av nya och ändrade delsystem som har stor säkerhetspåverkan.

Transportstyrelsen har gjort och gör regelbundet säkerhetstillsyn på systemen för ibruktagandebesiktning och för avvikelshantering hos infrastrukturförvaltare.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R1 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R2

Transportstyrelsen har beslutat att genomföra en säkerhetstillsyn av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utifrån kraven på dokumentering och arkivering i (BV-FS 1997:2) föreskrifterna om besiktning och underhåll av spåranläggning.

Rekommendationens andra del, gällande säkerhetstillsyn av dokumentation och arkivering av personalens behörighet, har Transportstyrelsen beslutat att lägga i myndighetens tillsynsbank inför kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R2 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R3

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har presenterat en rapport utifrån artikel 28 i *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) om kompetensprofil och säkerhetskritiska uppgifter för annan ombordpersonal. *Report on the profile and tasks of the other crew members reforming safety-critical tasks under article 28 of directive 2007/59/EC* (ERA/CON/2010-03/INT).

Enligt vad som framgår i rapporten är ERA:s bedömningar att de säkerhetskritiska arbetsuppgifterna skiljer sig inom gods- respektive persontrafik och att kompetensprofil för godstrafiken inte bör omfattas av artikel 28. De grundläggande kraven för kompetensprofil för annan ombordpersonal (persontrafik) omfattas delvis av teknisk specifikation för driftkompabilitet (TSD) gällande delsystem *drift och trafikledning* (2006/920/EG) och att det inte finns behov av att reglera detta ämne ytterligare. ERA tillägger dock att om ett EU-system bör utvecklas kan det antas på flera sätt dels som ett nytt juridiskt dokument eller dels genom en omarbetning av *Lokförardirektivet* (planerat att genomföras år 2013) eller dels genom ett tillägg till de krav som redan finns i TSD *drift och trafikledning*.

I Transportstyrelsens remissyttrande av Ds 2009:54 *Behörighet för lokförare* gavs som förslag att införa certifiering och nationellt register för samtliga säkerhetsfunktioner samtidigt med införandet för lokförare. Departementets hållning var att inte föregå eventuella beslut i Europeiska kommissionen.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R3 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R4

Vid en ansökan om säkerhetstillstånd kontrollerar Transportstyrelsen om infrastrukturförvaltaren har en egen trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) alternativt tillämpar Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) på sin anläggning. Myndigheten detaljgranskar inte eventuella TRI utan fokuserar på hur regelverket är framtaget.

Bland annat kontrolleras:

- att personer med kompetens inom området deltagit, och
- vilken uppbyggnad och metodik som använts i processen, och

- att riskanalyser genomförts, och
- att riskerna bedömts och omhändertagits.

Detaljkunskapen om anläggningen och ansvaret för hur den ska användas ligger hos infrastrukturförvaltaren. Transportstyrelsen menar att myndigheten inte kan och inte ska göra en detaljgranskning av respektive infrastrukturförvaltares egna TRI på det sätt som åsyftas i rekommendationen, företagen måste själva ansvara för att de regler man har för exempelvis säkerhetskritisk kommunikation är säkra och tillämpliga för sin infrastruktur.

TRI ligger som en av grundstenarna i varje infrastrukturförvaltares tillstånd. Vid ändring av TRI måste tillsynsmyndigheten kontaktas. Myndigheten tar därefter ställning till om ändringen medför att säkerhetstillståndet eventuellt måste omprövas.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R4 är uppfylld.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

Datum och tidpunkt:	2008-06-04		
Plats:	Rotebro – Upplands Väsby		
Typ av händelse:	Urspåring		
Typ av tåg och tågnr:	Dragfordon: Ellok Rc6 1348, Rc6 1372 Vagnar: A7M 5517, B10 5547, B7FA 5330, B7 5399, B10 5553, BF4 5465, B 10 5541, B10 5558, B10 5532, A7 FA 5254		
Vägfordon:		Ombordvarande	I vägfordonet
Ombordvarande:	Personal:	2	
	Passagerare:	IU	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Skador på det främsta loket		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Omfattande skador på banöverbyggnaden såsom slipers, befästningsmaterial, räls samt isoler		
Andra skador:	Inga		
Sammanfattning:	Se avsnitt 3.4		
Utgivning slutrapport:	2010-12-20		
Rekommendation RJ 2010:04 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att undersöka möjligheten att tillse att det genomförs en genomgripande undersökning av vilka risker för materialutmattningar på hjulringar en lång löpsträcka eller höga hastigheter kan medföra		
Rekommendation RJ 2010:04 R2	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att järnvägsföretagen i samband med underhåll, periodisk eller behovsstyrt, har rutiner som säkerställer att hjul kontrolleras tillräckligt väl så att hjul med begynnande sprickor hindras från att lämna verkstaden utan åtgärd		
Rekommendation RJ 2010:04 R3	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att järnvägsföretagen har rutiner som underlättar för personalen att vidta rätt åtgärd vid anmälan om fel som kan få svåra säkerhetsmässiga konsekvenser		

Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro – Upplands Väsby, 2008-06-04.

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2010:04 olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro – Upplands Väsby, AB län, den 4 juni 2008.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- undersöka möjligheten att tillse att det genomförs en genomgripande undersökning av vilka risker för materialutmattning på hjulringar en lång löpsträcka eller höga hastigheter kan medföra (RJ 2010:04 R1),
- tillse att järnvägsföretagen i samband med underhåll, periodisk eller behovsstyrt, har rutiner som säkerställer att hjul kontrolleras tillräckligt väl så att hjul med begynnande sprickor hindras från att lämna verkstaden utan åtgärd (RJ 2010:04 R2),
- tillse att järnvägsföretagen har rutiner som underlättar för personalen att vidta rätt åtgärd vid anmälan om fel som kan få svåra säkerhetsmässiga konsekvenser (RJ 2010:04 R3).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2010:04

Transportstyrelsen har kontaktat det i utredningsrapporten involverade järnvägsföretaget, SJ AB, gällande rekommendationerna RJ 2010:04 R2 och R3.

SJ AB har återkommit med ett svar till Transportstyrelsen och där SJ AB åtgärder presenteras i Transportstyrelsens svar.

Rekommendation RJ 2010:04 R1

Transportstyrelsen kommer, enligt samråd med Trafikverket, att överlämna innehållet i rekommendationen gällande undersökning av risker för materialutmattning på hjulringar åt Trafikverket och dess verksamhet för forskning och innovation. Transportstyrelsen tänker föreslå Trafikverket att göra en bedömning dels av kunskapsläget och dels av om ökad satsning på forskning och innovation med inriktning på problemområdet är motiverat.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R1 därmed är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:04 R2

SJ AB meddelar att de har reviderat de företagsinterna bestämmelserna *Underhållsinstruktion Hjulpar – Syning och kontroll av slitage och skador på hjulens löpbanor* med tydligare krav på syning av hjulringarnas utsidor och insidor. SJ AB har även skärpt kraven på syning i verkstad efter anmärkning om hjulskada ”slag i hjul”.

Transportstyrelsen bedömer åtgärderna av SJ AB som rimliga. Transportstyrelsen tar även med rekommendationen i sin tillsynsbank för kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn vid järnvägsföretag.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R2 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:04 R3

SJ AB meddelar att de har checklistor/instruktioner för tekniskt driftstöd men har utifrån rekommendationen tillsatt en arbetsgrupp som ska se över behovet av kompletterande checklistor och instruktioner för olika situationer.

Transportstyrelsen har beslutat att följa upp arbetet med checklistorna/ instruktionerna vid nästa företagsmöte med SJ AB. Transportstyrelsen tar även med rekommendationen i sin tillsynsbank för kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn vid järnvägsföretag.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:04 R3 är uppfylld.



Järnvägsavdelningen

Beteckning
TSJ 2009-565Datum
2011-03-30Er beteckning
J-23/08Ert datum
2010-12-20Dokumenttyp
BREVHandläggare
Jerker StubbansSida
3(3)

Med vänliga hälsningar

Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen